

## Nr 58.

Av herr **Jonsson** i Skedsbygd **m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om särskild automobils katt, m. m.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 5 har finansministern till behandling upptagit frågan om åtgärder för att sterilisera en viss del av det inom landet förefintliga köpkraftsöverskottet samt åtgärder för att minska importen av bensin och motorbränsle, varigenom en besparing av utlandsvalutor skulle åstadkommas.

I denna proposition liksom i de efterföljande propositionerna nr 6—10 har finansministern följt konsumtionsskatteberedningens förslag, vilket beträffande bensin- och fordonsbeskattningen gjorts beroende av vissa villkor. I de senare propositionerna föreslår finansministern höjningar av skatterna på sprit, tobak, totalisator, tips- och lotterivinster samt en viss höjd varubeskattning å mera lyxbetonade varor, varjämte höjd skatt föreslås å söt-saker och vissa nöjestillställningar. De föreslagna skattehöjningarna beräknas inbringa tillsammans 407 milj. kronor, därav skatten på motorfordon 45 milj. kronor, den särskilda bensinskatten 130 milj. kronor och tilläggsskatten å motorbrännolja 3,5 milj. kronor.

Även om man accepterar principen att det är nödvändigt att i nuvarande läge genomföra åtgärder, varigenom en del av det befintliga köpkraftsöverskottet undandrages varumarknaden, följer härav icke att vi anse att de vägar, som anvisats av skatteberedningen och som följts av finansministern i propositionen nr 5 fylla de krav på rättvisa och billighet, som man har rätt att ställa, ej heller komma att på ett tillfredsställande sätt lösa de uppkomna problemen.

Även mot vissa andra av de i propositionerna 6—10 framlagda förslagen kunna bärande invändningar göras. De föreslagna höjningarna av sprit- och tobaksskatterna, vilka skatter nu redan mångdubbelt överstiga tillverkningsvärdet, komma att erläggas endast av den del av svenska folket, som använder sig av dessa njutningsmedel.

Även beträffande den s. k. lyxvarubeskattningen kunna invändningar göras. I praktiken torde det vara svårt, för att inte säga omöjligt, att avgöra vad som är lyx- eller nyttobetonad vara. Gränserna för vad som är lyx- eller nyttobetonad vara flyta ofta in i varandra. En päls kan vara en absolut nödvändig vara i de norra delarna av landet för en person, som tvingas tillbringa sin tid utomhus eller skall företaga resor i öppet åkdon, under det att en sådan kanske kan betecknas såsom en lyxvara i t. ex.

Stockholm och för en person, som har sitt arbete förlagt inomhus och som företager resorna mellan hemmet och arbetet i täckt fordon. Den föreslagna nöjesskatten borde om rättvisa skall skipas även omfatta teater- och revybiljetter.

Men även om man godkänner principerna för lyxvaru- och nöjesbeskattningen, kunna vi icke finna bärande skäl för den i propositionen nr 5 föreslagna höjningen av skatten på personbilar och drivmedel av vilka den förstnämnda enbart drabbar en enda grupp medborgare, under det att den senare kommer att drabba vårt näringsliv, medföra höjda kostnader å de med bil transporterade varorna, vilket i sin tur framkallar krav på högre priser och därmed krav på ökade löner, varigenom den inflationistiska utvecklingen icke såsom avsetts hejdas, utan tvärtom kommer att främjas.

Jordbrukets och skogsbrukets produkter transporteras numera till långt övertvägande del medelst automobil. Så är förhållandet när det gäller transport av slaktdjur, mjölk till mejerierna, spannmål till lagerhus och kvarnar. Skogens produkter hämtas numera i regel medelst bil vid skogsvägarna för att transporteras till förädlingsplatserna. Samma är förhållandet vid distributionen av samtliga dessa varor. Jordbrukets förnödenheter transporteras i regel även med automobil längre eller kortare sträckor. Härigenom vinnes tid, vilket under nuvarande förhållanden med brist på arbetskraft vid jordbruket är nödvändigt. Någon utredning om huru stor ökningen av transportkostnaderna enbart för jordbrukets transporter skulle bli har inte företagits, ej heller om den sålunda åstadkomna ökningen av varukostnaden skall bäras av producenter eller av konsumenter.

En beskattning av personautomobilarna av den höjd, som föreslagits i den kungl. propositionen, kommer att avsevärt påverka taxorna för trafikbilarnas körningar, som måste få återverkningar i resereglementen och på annat sätt. För privatbilarnas del kommer den föreslagna onaturligt höga skattehöjningen säkert att medföra en så omfattande avregistrering av sådana, att statskassan berövas avsevärda inkomster. De penningar, som härigenom frigöras för privatbilisterna, komma ej alltid att sparas, utan komma att utgöra ett ännu större tryck på varumarknaden, varigenom den inflationistiska utvecklingen påskyndas. Redan de vidtagna restriktionerna på detta område ha visat, att denna åtgärd för landsbygdens del åstadkommit betydande svårigheter. Landsbygden kommer att drabbas hårdast av de föreslagna skattehöjningarna å fordon och drivmedel. De stora avstånden och de ofta mycket dåliga kommunikationerna ha där gjort automobilen till ett nödvändigt transportmedel. Automobilens blir där ett hjälpmedel till att bryta isoleringen, åstadkomma kontakt mellan skilda orter och möjliggöra för landsbygdens innevånare att övervinna avstånden, antingen det nu gäller det dagliga arbetet eller att bevista sammankomster

för att dryfta och besluta i gemensamma angelägenheter. Vad själva jordbruksdriften angår, bör det uppmärksammas att på grund av bristen på manuell arbetskraft en omfattande mekanisering ägt rum på senare tid och att detta gäller även bondejordbruket. Drivmedlet på dessa jordbruksmaskiner är i stor utsträckning bensin. Även för transporten av arbetsfolk från bostäderna till arbetsplatsen inom jordbruket komma bensindrivna motorfordon i stor utsträckning till användning.

Men automobilkostnaderna kunna icke tillåtas stiga allt för högt. Redan nu finnas många personer på landsbygden, som skulle behöva använda sig av egen automobil men som på grund av de höga kostnaderna måste avstå härifrån. Och säkerligen kommer, om skatteförslaget genomföres, en så omfattande avregistrering att ske, att inkomsten därav till statskassan blir avsevärt mindre än beräknat.

Landsbygden, som genom automobilens tillkomst i viss mån kunnat bryta isoleringen, kommer att återföras i ett försämrat läge och flykten från densamma att ytterligare påskyndas.

Oss förefaller det egendomligt att finansministern inte kunnat finna andra vägar, när det gällt att spara valutor, än att rikta ett dråpslag mot landsbygdens trafikförhållanden.

Det valutabelopp som enligt förslaget på detta sätt skulle inbesparas är så ringa, att det icke i nämnvärd grad kommer att påverka vår valutaställning. Vi kunna i detta sammanhang icke underlåta att påpeka, att genom regeringens ingripande när det gällt vår massa- och trävaruexport har en mångdubbelt större mängd hårdvaluta gått förlustig för landet. För oss framställer sig parallellen att det skulle varit ganska intressant att se, hur t. ex. Stockholms befolkning reagerat, om finansministern föreslagit en jämförlig skatt att uttagas på t. ex. spårvagns- och bussbiljetter. I Stockholm finnes dock möjligheter att mot en ringa avgift förflytta sig från den ena stadsdelen till den andra, att man här kunde lättare burit en sådan skatt.

Den föreslagna skattehöjningen blir en snedbelastning av skattetrycket som verkar i högsta grad orättvis. Den kommer, om den genomföres, att till sina verkningar drabba landsbygden. Den som råkar vara bosatt på en ort med goda kommunikationer undslipper denna skatt, under det att den, som råkar vara bosatt på en ort där inga andra kommunikationsmedel än automobil finnes, skall beskattas oerhört hårt.

Vi finna det även egendomligt att finansministern föreslagit denna skattehöjning, som kanske i främsta fallet drabbar jordbrukets och skogsbrukets produkter och måste medföra prisförhöjningar å dessa, under det att den nu avskaffade omsättningsskatten icke omfattade dessa varor.

Även om vi, såsom ovan anförts, dela den uppfattningen att det i nuvarande läge är nödvändigt att vidtaga åtgärder, varigenom en del av

överskottsköpkraften undandrages varumarknaden, kunna vi icke finna att den föreslagna automobil- och drivmedelsbeskattningen fyller detta ändamål, utan i stället medverkar till en fortsatt inflationistisk utveckling.

Om det var riktigt att år 1933, då det fanns överflöd på varor, men brist på köpkraft hos den stora massan av befolkningen, vidtaga åtgärder varigenom köpkraften återställdes, och vi anse att så var fallet, måste det vara riktigt att i dagens läge, då förhållandena äro diametralt motsatta, vidtaga åtgärder varigenom penningmängd och varutillgång bringas att bättre korrespondera med varandra. Men detta kommer icke att ske genom de föreslagna åtgärderna eller genom att en grupp ensidigt belastas. Vill man sterilisera en viss köpkraft, måste man se till att de föreslagna åtgärderna bli verksamma. Så blir enligt vårt förmenande icke fallet med de föreslagna skattehöjningarna å motorfordon och bensin.

En förutsättningslös utredning härom, med bortseende från förutvarande politiska ställningstaganden, skulle säkerligen kunna finna mera verksamma och rättvisa vägar att nå målet.

Med stöd av vad vi ovan anfört få vi hemställa,

att riksdagen må, med avslag å propositionen nr 5, i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om föranstaltande av en förutsättningslös, skyndsam utredning rörande åtgärder, varigenom penningtillgång och varumängd bättre komma att motsvara varandra, samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kan föranleda.

Stockholm den 19 januari 1948.

<i>Arvid Jonsson</i> i Skedsbygd.	<i>Axel Rubbestad.</i>	<i>J. H. Johansson</i> i Norrfors.
<i>J. Onsjö.</i>	<i>Nils O. Jönsson</i> i Rosshol.	<i>Aron Gustafsson</i> i Lekåsa.
<i>K. A. Ryberg.</i>	<i>P. J. Edberg.</i>	<i>Osc. Werner.</i>
<i>I. Pettersson</i> i Rosta.	<i>David Boman</i> i Stafsund.	<i>Hj. R. Nilson</i> i Spånstad.
<i>P. G. Svensson</i> i Stenkyrka.	<i>Harald Andersson</i> i Dunker.	<i>Sam. B. Norup.</i>
<i>C. O. Carlsson</i> i Bakeröd.	<i>J. W. Pettersson</i> i Norregård.	<i>Anders Pettersson,</i> Dahl.
<i>Nils G. Hansson</i> i Skegrie.	<i>Harald Johnsson</i> i Skoglösa.	<i>Gustaf Svensson</i> i Vä.
<i>Ivar Johansson</i> i Mysinge.	<i>Gunnar Larsson</i> i Luttra.	<i>Rob. L. Jansson,</i> Aspeboda.
<i>E. Pettersson,</i> Ersbacken.		<i>Per Persson</i> i Norrby.